
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN



Ist eine Spedition in Mannheim nothwendig und dem Handel verträglich?

historisch erläutert

von

Dr. Gaum

G. B. Geheimen Hofrath.



Mannheim
gedrukt mit Bürgerhospitals-Schriften
1868.



Vorrede.

Seine königliche Hoheit der Herr Großherzog von Baden haben, nach einer durch Zirkularien des mannheimer Handelsstandes ins Publikum gekommenen Verordnung vom 4ten Februar d. J., die auf dem rechten Rheinufer gelegene drey Zwischenhäfen Mannheim, Schröck und Freystett für ausschließliche Einlad- und Auslad-Stationen des diesseitigen Oberrheins erklärt; dem Schiffer so wie dem Handelsmann oder Spediteur sind alle anderweite Verladungen bey einer Strafe von 50 Rthlr ver-

boten, selbst der Landtransport der Güter, welche von dem Rhein kommen, oder auf dem Rhein weiter verführt werden sollen, ist auf diese drey Häfen beschränkt, der Güterfuhrmann, der einen andern Weg einschlägt, mit einer Strafe von 10 Rthlr bedroht.

Der Anlaß zu dieser Verfügung liegt eben so klar vor Augen, als ihre Nothwendigkeit und die Wohlthätigkeit ihres Zwecks für Handel und die Schifffahrt.

Während des Kriegs hatte sich auf dem diesseitigen Rheinufer, vorzüglich zwischen Schröck und Freystett, die Unordnung eingeschlichen, daß weder zur Einnahme der Güter, noch zu ihrem Abstoß sichere Ladplätze eingehalten wurden; in den meisten dem Rhein nahe gelegenen Dörfern bildeten sich durch die Wirthe, auch wohl Hausknechte, Winkel-Speditionen.

Die Folgen waren zu nachtheilig, als daß die Staats-Polizey sich hiebey in die Länge hätte beruhigen können. Die Unordnungen in der Verladung, die Verwahrlosung und das Verderben der Güter bey dem Ausschlag, der Uebernahme und Aufbewahrung, welche bey dem Abmangel aller Vorrichtungen an diesen Orten und unter den Händen dieser unerfahrnen Menschen unvermeidlich waren, gehören noch unter die geringeren Uebel, welche hieraus entsprangen: die Unrichtigkeiten im Gewicht und in den Frachtbriefen, veranlaßten Anstände, Untersuchungen und Bestrafungen auf den Octroi-Bureaux, erzeugten langwierige regressorische Klagen gegen die Versender. Da bey diesem Winkelabstoß der Wenigstnehmende den Vorzug erhielt, die jenseits rheinischen Schiffer wie die diesseitigen, der Fracht nachspürten; so kamen Güter auf das linke Rheinufer, welche dort Kontrebande sind; bald wurde hieraus förmliche

Schmuckeley, welche Differenzien und Unannehmlichkeiten für den Staat zur Folge haben mußten.

Für die Güter selbst war nicht die mindeste Sicherheit vorhanden; alle polizeyliche Aufsicht unmöglich; der Transport mußte sich verzögern, da weder ein Ladquantum bestimmt, noch eine Umfahrts-Ordnung eingeführt werden konnte, jeder Schiffer zu Thal so lange sammelte, bis er volle Ladung hatte. Abhülfe war dringend nöthig, und das einzige Mittel ausschließliche Ein- und Ausladstationen an schicklichen, mit den erforderlichen Einrichtungen versehenen Plätzen anzuordnen.

Dieser Zusammenhang zeigt, daß die erlassene großherzogl. badische Verordnung, unmittelbar, weder Abstoß noch Spedition bezweckt; daß sie an und vor sich in der bisheri-

gen Art des Güterbezugs nichts ändert, daß sie also die Sensation, die sie in Heilbronn verursachte, nicht verdient.

Indessen ist hiedurch der Hauptgrund zur Spedition in den Einladhäfen gelegt; die eingetretenen neueren Verhältnisse haben die Frage, ist Mannheim zur Spedition geeignet? ist eine Spedition daselbst dem Kommerz verträglich? erst neuerlich in Vorwurf gebracht; der Handelsstand in Heilbronn und Mannheim biethen, nach ihrem sich widersprechenden Interesse, alles auf, die auswärtigen Handelsplätze für sich zu gewinnen; eine nähere Aufklärung der noch wenig bekannten Neckarschifffahrts- und Speditions-Verhältnisse dürften daher nicht unwillkommen seyn, da sie den Leser in den Stand setzen, selbst beurtheilen zu können; vielleicht dem Handelsmann nähere Einsicht in den bisherigen Speditions-Betrieb zu Heilbronn verschaffen.

Da ich Gelegenheit hatte, meist aus den Quellen selbst zu arbeiten; so kann ich die Richtigkeit des faktischen Theils verbürgen; die Prüfung meiner Ansichten überlasse ich dem unbefangenen Leser.

Mannheim den 12ten März 1808.

Der Verfasser.



§. 1.

Seit mehr als einem halben Jahrhundert kämpft Mannheim mit Heilbronn um die Spedition des Neckarguts; unter der kurpfälzischen Regierung waren alle Bemühungen vergebens; günstiger erschien der Zeitpunkt, als durch den Reichsdeputations-Hauptrezeß §. 5. die Stadt Mannheim dem Großherzogthum Baden zufiel; schon im Jahr 1805 wurde die Speditions-Erlaubniß hieher ertheilt, und die dermalen eintretenden neueren Ereignisse lassen keinen Zweifel übrig, daß auch der Güter-Abstoß und eine nothwendige Spedition sich für Mannheim begründen.

Heilbronn fühlt die seinem Handel drohende Gefahr, biethet, da eine nachbarliche Vereinigung zwischen der Krone Würtemberg und dem Groß-

herzogthum Baden sich zerschlagen hat, nun alles auf, durch indirekte Wege den alten Stand der Dinge zu erhalten, schildert die bevorstehende neue Einrichtung für das Kommerz und den Schifffahrts-Betrieb verderblich, Kosten vermehrend und die Neckarstraße verödend, während der Mannheimer Handelsstand mit gleicher Thätigkeit seine Vortheile zu benutzen sucht, schnellere, sichere und wohlfeilere Bedienung zusichert. Beyde Theile verwenden Zeit und Kosten, die entfernter gelegenen Handelsplätze für ihre Behauptungen zu gewinnen; das großherzoglich badische Gouvernement verfolgt, wie die schon getroffenen Anordnungen und bereits erschienenen Verfügungen beweisen, unverwandt und mit gewöhnter Festigkeit sein vorgeseztes Ziel, dem die Krone Würtemberg, durch indirekte Einleitungen zu begegnen sich bemüht; es dürfte daher, bey diesem für die Handelswelt nicht gleichgültigen Streit, immer von einigem Interesse seyn, über die bisher meist unbekannt gebliebenen Schifffahrts- und Speditions-Verhältnisse durch den Neckar, nähere Aufschlüsse zu erhalten.

§ 2.

Transitohandel bezeichnet, schon seinen Wortlaut nach, den durch ein Land bloß durchgehenden Handel, ist also an und vor sich kein Handel, sondern sezt den Eigenhandel anderer Nationen voraus:

Der Betrieb geschieht auf doppelte Art; durch unmittelbare Besorgung des Eigenthümers, oder durch Dazwischenkunft dritter Personen, welche die weitere Versendung der ferne herkommenden Güter gegen eine gewisse Belohnung und gegen Ersatz der Kosten und Auslagen übernehmen. Die erste Art der Versendung ist der reine Transitohandel, leztere macht den Speditionshandel.

§. 3.

Der Transitohandel nahm mit der Handlung selbst seinen Anfang, die ihn als wesentliches Erforderniß sogar schon voraus sezt. Die Vortheile, die er dem Staat bringt, sind zu wichtig, als daß von einem Volk, das Kultur genug hatte, dem Kaufmann das mindeste Hinderniß in den Weg gelegt, der Waarenzug je gehemmt worden wäre. *)

Der eigentliche Speditionshandel war späteren Ursprungs, faßte jedoch in Deutschland früher als in den meisten andern Reichen Wurzel, die Macht und die Aufnahme der deutschen Handelsstädte mußte hiezu den ersten Grund legen. Ihr Bestreben war dem Transitohandel Fesseln anzulegen und hierüber nach und nach kaiserliche Privilegien zu erhalten; besonders trifft dieser Vorwurf die Städte an schiffbaren Flüssen, die sich bald das Recht zu verschaffen wußten, daß alle bey ihnen angelangte Güter ausgeladen und durch ihre Bürger weiter verführt werden mußten, oder die Stappelgerechtigkeit des ersten Grads. **) Auf dem Rhein treffen wir sie schon frühzeitig in den Städten Kölln und Speyer an, ***) auch kann Frankfurt a. M. hieher gerechnet werden.

*) Heeren Ideen über Politik und Handel der alten Völker; II Bände.

**) Danz. Priv. Recht IV. §. 464. Fischers Geschichte des deutschen Handels II. Absch. 28. S. 292. Thl. I. Absch. 32. S. 261.

***) Lehmann Speyr. Chron. IV. 22.

§. 4.

Keines von diesen Stappelrechten hatte jedoch den bedeutenden Einfluß auf den oberrheinischen Handel

und die Schifffahrt, den der Mainzer Stappel hervorbrachte.

Schon Karl M. verordnete bey Verlegung der Reichsversammlungen von Arles nach Mainz, wegen des Zuflusses von Menschen, welchen diese Stadt hiedurch erhielt; daß alle eßbare Waare und Viktualien, ehe solche weiter verführt werden durften, vorher zu feilem Kauf und Markt etliche Tage aufgelegt werden mußten; allein auch dieses beschränkte Stappel- und Marktrecht, dessen Umfang schon der Buchstabe bezeichnet, wurde nach Verlegung der Komitien nach Frankfurt unter Kaiser Friderich II. aufgehoben, wenigstens dauerte bis 1471 die direkte Fahrt durch den Oberrhein und Mittelrhein zu Berg und zu Thal. *)

Straßburg, Worms und Speyer nebst den Köllnern mit ihren schwarzen Schiffen, hatten sich der Rheinschifffahrt um diese Zeit beynahe ausschließlich bemächtigt. Die Neckar- und Mainschiffer beschäftigten sich mit der Verführung ihrer Kreszentien, und konkurrirten bey dem Kaufmannsgut nur in so weit, daß sie die Bedürfnisse ihrer Gegenden, in direkter

Fahrt aus allen Rheinhäfen als Retourladung übernahmen.

*) Lehmanns Speyr. Chron. V: 92. Cod. Thel. Pal. Mss. p. 194.

§. 5.

Kaiser Maximilian I. konfirmirte und verlieh unter dem 14. July 1495 dem Kurfürst Berthold von Mainz Stapel, Niederlag und Umschlag. Dieß brachte die bedeutende Aenderung hervor, daß die oberrheinische und niederrheinische Schifffahrt auf Mainz beschränkt wurde. Kurpfalz und Straßburg bothen alles auf, dieses Stappelrecht zu hintertreiben, der Streit dauerte 250 Jahre, und endigte damit, daß Straßburg im Jahr 1681, Kurpfalz im Jahr 1749 sich mit Kurmainz gütlich vereinbarten, dem auch die Krone Frankreich im Jahr 1751, wegen Straßburg, beytrat.

Mannheim ein in diesen Zeiten und bis zum Jahr 1606 für die Schifffahrt und den Handel unbedeutendes Dorf, konnte in dieser Periode noch nicht zur Sprache kommen; der Sitz der pfälzischen Schiffer war Heidelberg, ihre Anzahl auf 43 von verschiedenem Geschirr, bestimmt, und ent-

hielt zwey Unterabtheilungen, Moßbach mit 22 und Heidelberg mit 21; unter der Direktion einer eigenen Obrigkeit, welche den Titel eines Neckargrafen hatte. Sie verführten Neckarthalgut bis Mainz und Frankfurt, und brachten aus beyden Häfen Neckarberggut retour. *)

Nach Erbauung Mannheims und Verlegung der Residenz dahin, sammelten sich auch Handelsleute und Schiffer, besonders Rheinschiffer; allein die lezteren, stauden ihres Wohnsitzes ohnerachtet, unter dem Verband der heidelberger Bruderschaft.

*) Neckarbrudersch. Ord. v. 1605. Art. 3.

§. 6.

Von einem Abstoß oder von einer Spedition des Neckarguts wußte man vor dem Anfang des XVIII. Jahrhunderts noch nichts. Drey bis vier pfälzische Rheinschiffer besorgten den ganzen Gütertransport durch den Neckar und Rhein, für Mainz und Frankfurt, verführten die Berggüter direkte nach Heilbronn, gaben den Eigenthümern Nachricht von ihrer Ankunft, welche sodann Fuhren zur Ablangung der Güter dahin abschickten.

Der Schiffer führte für jedes Handelshaus Buch und Rechnung, und halbjährig vor den frankfurter Messen wurden die Frachten einkassirt.

Diese Einrichtung, die mit beträchtlichen Kosten verbunden war, große Auslagen und starke Fonds auf Seiten des Schiffers erforderte, veranlaßte im Jahr 1712 eine Uebereinkunft mit einem gewissen Handelsmann Pfeil in Heilbronn, welcher sich verbindlich machte, gegen bestimmte Prozenten, die zugeführten Güter zu übernehmen, die Fracht sogleich zu vergüten und die weitere Versendung zu besorgen.

Ob auch Vorschuß zu den Reisen gegeben wurde? läßt sich von diesem Zeitpunkt mit Zuverläßigkeit noch nicht behaupten, da sich der Ausdruck Vorschuß mehr auf die vorschüßlich bezahlte Fracht zu beziehen scheint, welche der Schiffer erst nach 6 Monaten mit Gefahr und Kosten hätte erheben können; späterhin wurden jedoch die heilbronner Spediteur hiezu verbindlich gemacht. *)

*) Ord. der Neckarschiffahrt v. 1753. Art. 16.

§. 7.

Dieß ist der Ursprung des heilbronner Speditions-Handels — der eigentliche Rechts-Titel, auf welchem der auffallende Prozenten-Abzug beruht, den der Schiffer bis diese Stunde, der veränderten Verhältnisse ohnerachtet, an der Fracht leiden muß, und von welchem im Verfolg noch die Rede seyn wird.

Das Unternehmen war also in seiner Entstehung bloße Privatsache der Schiffer mit einem heilbronner Handelshaus; kaum erhielt aber die damalige kurpfälzische Regierung Nachricht hievon, als sie sich ebenfalls einmischte, und die Gelegenheit zu benutzen suchte, wirklich gehabte oder bloß behauptete Rechte, welche man aus dem Geleit und der Neckarherrschaft herzuleiten suchte, in Heilbronn durchzusetzen. Pfeil wurde zum pfälzischen Faktor ernannt, verpflichtet, und für das Speditions-Geschäft dem Neckargrafenamt in Heidelberg untergeben. Heilbronn ignorirte gegen diesen übermächtigen, mit Würtemberg einverstandenen Nachbaren, bey seinem offen liegenden Vortheil, den Eingriff in die reichsstädtische Rechte,

und als im Jahr 1728 Pfeil mit Tod abgegangen war, fand man nichts Anstößiges mehr dabey, daß heilbronner, Bürger Schwanenwirth Hupfer, Handelsmann G. F. Stund rc. 1736 sich bey der Regierung in Mannheim um die erledigte Stelle bewarben. Kurpfalz, der einmal errungene Vortheile schwer zu entwinden waren, erhielt sich in diesem Besitz bis zu der durch den Reichsdeputations-Hauptrezeß bewirkten Abtretung des Landes.

§. 8.

Die Ausgleichung der Differenzien mit Mainz über den Stapel im Jahr 1749 und 1751 äußerte auch bey der Neckarschifffahrt den größten Einfluß. Beyde Verträge gründeten für die mainzer, straßburger und pfälzer Schiffer das Schifffahrtsmonopol auf dem Oberrhein, den pfälzischen Schiffern wurden die durch den Neckar ziehenden Güter in dem Art. 6 noch ausschließlich zugetheilt.

Von diesem Zeitpunkt an mischen sich Staatsplane und Finanzspekulationen in den bis dahin frey und sich selbst überlassenen Schifffahrtsbetrieb; bald verfolgten hierbey die kontrahirenden Staaten ihr

gemeinschaftliches Interesse gegen Dritte, noch häufiger aber suchten sie sich gegenseitig zu untergraben.

§. 9.

Die angezeigten Verträge waren zwar für die Schiffer, die in der Hand der drey Kontrahenten stunden, allein nicht für die auswärtige Handelswelt Gesetz, und nur zu bald überzeugte man sich von Seiten Straßburg und der kurpfälzischen Regierung, daß die Hauptsache, — der Waarenzug, mit dem Schifffahrtsmonopol noch nicht errungen seye.

Die sogenannten Neckargüter nehmen ihren Weg von Heilbronn zu Land. — Die Oehringer Straße nach Nürnberg und Regensburg, wo sie sich auf die Straßen nach Bayern und Tirol und durch Bayern nach Oestreich vertheilen; oder die stuttgarder Straße; von wo aus sie sich über Gemünd, Elwangen gegen Nürnberg — über Eßlingen, Ulm, Augsburg, München — über Tübingen gegen den Bodensee ziehen. Alle diese Güter sind für den Neckar keine Banngüter; für die

Nürnberger hat die Natur den Weg durch den Main angelegt; zu Land zieht die gerade Landstraße von Kassel über Frankfurt, Aschaffenburg durch den Spessart 2c. Miltenberg und Wertheim, giebt den Abstoß auf die nämliche Straße. Nach Schweinfurt, Bamberg, Bareuth 2c. führt der nächste Weg über Würzburg.

Bey den über Stuttgard einschlägigen Gütern konkurrirt der schröcker Hafen, und verdrängt, gemeinschaftlich mit dem zu Freystett, wie die tägliche Erfahrung zeigt, die oberschwäbischen und schweizer Güter beynahe gänzlich aus dem Neckar.

§. 10.

Kurpfalz und Straßburg erkannten diese Wahrheit gleich in den ersten Jahren, besonders erprobte sie sich bey der Neckarroute, die immer mehr zu veröden drohte. Der Grund lag in der Kosten-Differenz zwischen ihr und ihren Rivalinen und in der Verspätung der Güter.

Kurpfalz, die mit drey Neckarzöllen unmittelbar, wegen der Nahrung der Unterthanen aber mittelbar

vorzüglich betheiligt war, both alles auf, das Gleichgewicht herzustellen.

Dieß erzeugte das künstliche, dem nicht informirten so auffallende Schifffahrts- und Speditions-Gewerbe, auf dem, von 1753 an bis zum Jahr 1805, die Erhaltung der Neckarroute gegen die andern Straßen beruhte, und das nun eine ausführlichere Erörterung erfordert, da eine Vergleichung dieses ehemaligen Standes der Dinge mit den, durch die Oktroi-Konvention vom 5ten August 1804 und durch das Reglement für die mainzer Schiffer-Gilde dd. 12ten December 1807 hervorgebrachten Veränderungen, Resultate liefert, auf welche die großherzoglich badische Handlungs- und Schifffahrts-Einrichtungen gebaut sind, und von welchen sie bloß als uumittelbare und nothwendige Folgen erscheiuen.

§. 11.

Es ist schon oben (§. 8.) bemerkt, daß durch den Vertrag mit Kurmainz vom Jahr 1749, den pfälzischen Schiffern die Neckerschifffahrt ausschließlich eingeräumt würde; die Neckargüter wurden daher auch in Mainz gesöndert auf sie besonders ver-

laden. Der nämliche Vertrag hatte die Neckarschiffer zu Rheinschiffern erhoben, die auch an der straßburger Fahrt, gemeinschaftlich mit Mainz, Theil nahmen, der eigene Vortheil sie motivirt, statt der Neckarschiffe von 600 Ctr. Ladungsfähigkeit, Rheinschiffe von 1800 bis 2000 Ctr. zu erbauen, welche den Neckar bis Heilbronn nicht mehr passiren konnten. Auf diese Data wurde im Jahr 1753 eine Rangfahrts-Ordnung von Kurpfalz eingeführt, welche mit ihren nach und nach erfolgten Verbesserungen und Ergänzungen, den Vortheil für den Kaufmann auf die Neckarstraße lenken, zugleich aber auch die Konkurrenz der fremden Straßen, wo nicht gänzlich vereiteln, doch äußerst erschweren sollte.

Es wurden 20 Ränge oder Umfahrten zu Berg und zu Thal, für die Neckargüter bestimmt, in welchen die Ladungszeit vorgeschrieben war, und streng eingehalten werden mußte. Der Rangschiffer wurde, neben dem Besitz eines eigenen qualifizirten Fahrzeugs, zu einer Caution von 1500 fl. aus eigenen Mitteln, verpflichtet. Die direkte Fahrt von Mainz nach Heilbronn war dadurch unterbrochen, und der

Abstoß bey Mannheim unvermeidlich, weil der Rheinschiffer mit seinem großen Fahrzeug den Neckar nicht mehr passiren konnte; man wählte den Ausweg, die Neckar = Himpler als bloße Leichter beyzuziehen, ihren Taglohn pr Centner zu bestimmen, die Güter auf Rechnung und Gefahr des pfälzischen Rheinschiffers, unter einem bloßen Ueberschlag, fortgehen zu lassen; der Rangschiffer erhielt direkte Fracht nach Heilbronn fort, mußte nach jeder Fahrt sie daselbst ablangen, Zoll, Krahnen und Waggebühr lag auf auf ihm; zu seiner Sicherheit mußte jeder Leichtschiffer eine Caution von 500 Gulden stellen. Auch unter den Leichtschiffern wurde eine Umfahrtsordnung eingeführt, sie wurden vom Schiffer, so wie er sich in Mainz klar gemacht hatte, nach dieser bestimmten Ordnung verschrieben. Rücksichtlich der Prozenten von der Fracht, welche um diese Zeit von Meßgüthern auf 6, außer der Messe auf 8 Prozent stunden, wurde festgesezt, daß künftig ohne Ausnahme nur 5 pCt erhoben, bey den eigenen Güter der Faktors aber dieselbe nicht mehr gestattet werden sollten. *)

*) Rangs. Ord. v. 1753.

§. 12.

Da für die jenseits rheinischen, oberschwäbischen und schweizer Güter der straßburger Rang bestund; in Mainz die Verladungen nur auf die Schiffer der drey Kontrahenten, und zwar nach den Umfahrtsordnungen, geschah; so schien hiedurch alle Konkurrenz der fremden Routen von selbst abgeschnitten. Kurpfalz begnügte sich jedoch auch hierbey noch nicht, man suchte den eigenen Vortheil des Schiffers mit der direkten Neckarfahrt zu verbinden, regulirte die Frachten von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn und warf dem Leichtschiffer seinen Lohn so gering aus, daß ein nahmhafter Ueberschuß für den Rheinschiffer erst durch die Neckarfahrt sich ergeben sollte.

Allein die hierbey unterstellte Rechnung war unrichtig, der Rheinschiffer stund durch den Neckar im Schaden, *) und nebenbey überstiegen die Kosten auf der Neckarroute, die der Schröcker- und Mainroute noch beträchtlich, kamen mit den Landtransportkosten der frankfurter Güter außer Verhältniß zu stehen. Der Handels- und der Schifferstand suchten daher jedes Mittel und jede sich darbiethende

Gelegenheit zu benutzen, die Neckarstraße zu umgehen; die frankfurter Güter zogen sich größtentheils auf das Land; besonders aber wurde Mannheim, das im Jahr 1736 für eine freye Handelsstadt erklärt worden war, zum großen Vortheil der mainzer Schiffer, benuzt; da der Vertrag von 1749 Art. 6. festsezt, „daß die Mainzer für jezt und beständig, „der Neckarfahrt verziehen," der Buchstabe also die Befahrung dieses Nebenstroms, nicht aber den Transport des Neckarguts untersagt, so hielten sie sich für berechtigt, mannheimer Gut zu verladen, und das Speditions-Geschäft in Mannheim erhielt hiedurch einen nicht unbedeutenden Anfang. **)

*) Der Centner Kaufmanns-Waaren stund anno 1753 zu Berg, in direkter Fahrt 48 kr. 45 kr., bis Mannheim 24 kr., 23 kr. der Leichterlohn, durch den Neckar wurde auf 10 kr. p. Centner gesezt; die Zölle durch den Neckar betrugen im Durchschnitt 8 kr. Krahnengebühr dahier und in Heilbronn 1½ kr., Neckardurchlaß ¾ kr.; die Prozenten in Heilbronn an die Faktors 2½ kr., Versäumniß und Zehrung in Heilbronn bey dem geringen Ladquantum ad 1200 Ctr. wenigstens ¾ kr.; es betrugen also die Kosten durch den Neckar 23½ kr.; der Schiffer verlohr gegen den Abstoß in Mannheim an mainzer Gütern ½ kr. Rangfahrts-Ord. v. 1753. Art. 13. 14.

**) Rangf. Ord. 1784. Art. 15.

§. 13.

Die kurpfälzische Regierung versuchte, vom Jahr 1756 an, alles die Hindernisse der direkten Fahrt nach Heilbronn zu beseitigen; es wurden Zoll- und Kommerzial-Verträge mit dieser Reichsstadt, mit Würtemberg und der kraichgauischen Ritterschaft abgeschlossen, Straßenanlagen gemacht; schon im Jahr 1757 erschien eine revidirte Rangfahrrs-Ordnung, und unter dem 27. Februar 1767 kam ein weiterer Vertrag zwischen der Krone Frankreich, Kurmainz und Kurpfalz zu Stande, wodurch über die Verladung der Güter in dem mainzer Hafen Anordnungen getroffen wurden. Im Jahr 1784 endlich wurde die neue Rangfahrts-Ordnung, bey welcher im allgemeinen die von 1753 und 1757, nebst den mit dem Haus Würtemberg geschlossenen Komerzial-Verträgen zum Grunde gelegt sind, promulgirt, welche bis zum J. 1805 Norm für die pfälzische Schifffahrt blieb. In derselben wird auf der direkten Fahrt zu Berg nach Heilbronn, den Einleitungen von 1753 gemäß, bestanden; in Mannheim ein bloßer Ueberschlag des Neckarguts auf den Leichtschiffer geduldet; den Rangfahrern der Gebrauch ihrer eigenen Schiffe verboten,

an deren Stelle sind sechs geeichte Kompagnie-Schiffe eingeführt; jedem Schiffer ist eine Caution von 1000 Gulden aus eigenen Mitteln vorgeschrieben; das Ladquantum auf 1500 Ctr erhöht; die Anhäng-Nachen werden streng verboten und als Grundsatz angenommen, daß alle die Neckarbrücke passirende Güter zum Rang gehören.

§. 14.

Die Hauptsache aber, wodurch man sich des Waarenzugs zu versichern suchte, war; daß neben den Frachtvortheilen, welche dem Schiffer bey der direkten Fahrt durch den Neckar gemacht wurden; die Krahnengebühr in Mannheim, für eine volle Ladung heilbronner Ranggut auf 12 Gulden vermindert, der Zoll auf allen drey Neckarzollstationen auf 1½ kr. pr Ctr. gesezt, über dem aber auch noch die Hälfte der Ladung zollfrey passirt wurde. *)

Diese Zoll- und Abgabenverminderung machte es möglich, daß die direkte mainzer Bergfracht auf 40 kr., die Frankfurter auf 45 kr. ohne Unterschied der Güter, der anno 1753 und 1757 noch beybehalten war, vermindert werden konnte. **) Sie ge-

währte den Vortheil, daß die Neckarroute mit ihren Rivalinnen sich gleichstellte, und nutzte schon allein den Speditionshandel in Mannheim völlig zerschlagen. ***) Indessen beruhigte man sich hierbey dennoch nicht; unter dem Vorwand, sie seye dem Nahrungsstand der Schiffer äußerst nachtheilig, wurde sie für den Neckar gänzlich, für den Handelsstand bey Konfiskation der Fracht und 100 Rthlr Strafe, in den nachgefolgten Verordnungen bey Verlust des Unterthanen=Rechts verboten. ****) Da man auch hiebey noch Unterschleife besorgte, so wurde dem Rangfahrer, in seiner Tour, alle Beyladung der mannheimer Güter untersagt, sogar Anhäng=Nachen für dieselbe verboten, und ihr Bezug dem Handelsstand nur durch Nebenschiffer und außer der Tour gestattet.

Der Handelsstand in Mannheim hatte anno 1783 alles aufgeboten, diesen harten Schlag zu hintertreiben, es wurden vielfältig Konferenzen veranstaltet, wie die Spedition ohne Nachtheil für den Staat dahier erhalten werden könnte? der Finanz=Vortheil und die Besorgniß, die mainzer Schiffer ferner gegen

den 1749er Vertrag als Theilnehmer an dem Neckargut zu behalten, (oben §. 12.) vereitelten jede Hoffnung. *****)

Mannheim behielt zwar noch die Spedition zu Land; allein diese konnte neben der wohlfeilern Wasserstraße nie bedeutend werden, und würde nur Winterszeit für das pressante Gut gesucht. ******)

*) Rangf. Ord. v. 1784. Art. 26. Nro 5—7.

**) Rangf. Ord. v. 1784. Art. 1—4.

***) Die Fracht bis Mannheim stund 20 kr. von Mainz, die Kranengebühr für das Ausladen und Einladen 2 kr., die Waggebühr 1 bis 2 kr., den Leichtschiffern bis Heilbronn gebührten in der Regel 20 kr.; da sie aber an vollem Zoll und andern Abgaben 12 ¼ kr. bis zur Ablieferung zu entrichten hatten — nur 7 ¾ kr. reine Fracht übrig behielten, so weigerten sich diese ohne Aufbesserung ad 3 — 4 kr. per Centner mannheimer Güter zu übernehmen. Die Kosten-Differenz für den Eigenthümer bey der direkten Fahrt nach Heilbronn und dem Abstoß in Mannheim betrug 6 — 7 kr. per Centner.

****) Rangf. Ord. v. 1784. Art. 15. heißt es; gleichwie es nun auch in weiteren eine dem Nahrungsstand deren Schiffern äußerst schädliche Sache seithero gewesen, daß die mainzer Faktors diese in das Neckarthal gehörige Güter nacher Mannheim spedirt, die mannheimer Kaufleute diese demnächst durch die Hümpler als mannheimer Güter wieder versendet haben; so wird hiermit verordnet, daß alle in das Neckarthal gehörige Güter, wenn sie von Mannheim aus den Neckar hinauf versendet wer-

den, der Verbringer der Fracht gänzlich verlustigt, auch solche zum Besten der Bruderschaft verwendet werden solle; welches den mannheimer Kaufleuten wiederholter dermaßen bekannt gemacht werden solle; daß sie nebst der Konfiskation der Fracht auch in Einhundert Rthlr straffällig erklärt werden sollen. Rescr vom 12. März 1784.

*****) Das hierüber erschienene Rescript vom 24ten May 1783 sagt: Se. kurfürstl. Durchlaucht fänden die für die Stadt Mannheim zu ertheilende Speditions-Erlaubniß aus dem Grund bedenklich und anstößig, weil fürs erste der Art. V. des Schiffahrts-Vertrags vom Jahr 1749 sich ganz deutlich und bestimmlich ausdrückt, fürs andere der befragte Plan solche Punkten enthält, welche den Reichsgesetzen widerstreben; fürs dritte durch desselben Ausführung dem herrschaftlichen Aerario nicht geringe Belästigung zuwachsen würde.

******) Rangf. Ord. v. 1784. Art. 15.

§. 15.

Schon oben (§. 6.) geschah' der Procenten Erwähnung, welche der Rheinschiffer dem heilbronner Faktor von seiner Fracht zurücklassen mußte; ihr Ursprung wurde gezeigt, auch (§. 11.) die im Verfolg eingetretenen Modifikationen bemerkt. Da hiedurch die Fracht bey ihrem damaligen Stand um 2 kr. erhöht wurde, kein Grund sich auffinden ließ, der den Prozenten-Bezug noch neben der Provision rechtfertigen konnte, der würtembergische Bevollmächtigte

bey Abschließung des Kommerzial-Vertrags, ihre Abschaffung verlangt hatte, so wurden sie gänzlich aufgehoben. *)

Allein hatten die heilbronner Spediteurs, gegen die Rangordnung von 1753 und 1754, den Prozenten-Abzug von ihren eigenen Gütern beybehalten; so waren sie noch weit weniger geneigt, sie ganz aufzugeben, als daher mehrere Gegenvorstellungen bey der kurpfälzischen Regierung nichts fruchteten, so wurden Einleitungen mit dem über die Fracht ebenfalls unzufriedenen Schifferstand getroffen, und demselben gegen Fortbezahlnng der Prozenten, verhältnißmäßige Aufbesserung zugesichert, auch durch die Unterstützung des Neckargräfenamts wirklich durchgesezt. Unter diesen Umständen aber wurden die Prozenten verschleierte Provisions-Erhöhung, da sie auf die Fracht geschlagen sind und vom Eigenthümer vergütet werden müssen, und so kontinuiren sie noch bis in die neueste Zeiten.

Zur Handhabung dieser Anordnungen wurden im nämlichen Jahr von Kurpfalz und Würtemberg, Residenten in Heilbronn als Kontrolleurs ernannt,

der kurpfälzische aber dem Neckargrafenamt in Heidelberg und der Schifffahrts-Kommission in Mannheim untergeordnet.

*) Rangs. Ord. v. 1784. Art. 27. und Verordn. v. 12. März 1784. 8vo.

§. 16.

In diesem Verhältniß blieb der heilbronner Speditions-Handel von 1784 bis zu den, durch den Frieden von Lüneville, den Reichsdeputations-Hauptrezeß und durch die Octroi-Konvention herbeygeführten Veränderungen.

Heilbronn erhielt hiedurch seinen Wohlstand und überwiegenden Kredit in der Handelswelt. Daß der dortige Handelsstand durch die Spedition Gelegenheit fand, seine Korrespondenz in alle Gegenden zu verbreiten, daß er jeden bedeutenden Kaufmann in Buch und Rechnung bekam, wäre schon hinreichend gewesen; allein der direkte Vortheil war noch weit bedeutender.

Der Gewinn bey der Spedition läßt sich ohne Uebertreibung auf jährliche $\frac{17}{m}$ Gulden berechnen. *)



Mit diesem Gewinn steht aber der Vortheil des Spediteurs bey seinem Eigenhandel in der genauesten Verbindung. Er bezög sein Gut 9½ kr. wohlfeiler als jeder dritte Handelsmann, kein anderer nahe oder zurückgelegener war im Stand gleiche Preise zu halten; Heilbronn stellte sich hierin pari mit Frankfurt, dominirte im Handel die ganze Gegend, und dieß war die eigentliche Reichthums = Quelle des dortigen Handelsstandes.

Die Opfer, die Kurpfalz jährlich seit 1784 durch die Verminderung der gesezlichen Abgaben brachte, berechnen sich hieraus sehr leicht, und geben einen Verlust an Krahnen= und Wag = Gebühr und an den Zöllen, bloß durch den Neckar, im Durchschnit von 10833 fl. 40 pCt.

*) Nach den Auszügen aus den Krahnenbüchern beträgt der Transit auf dem Neckar $\frac{90}{m}$ — $\frac{100}{m}$ Ctr; die Prozenten, welche der Schiffer dem Spediteur zurücklassen mußte, stunden anfänglich auf 8, dann aber 5 pCt, nach Verschiedenheit der Fracht, 5000 fl.; die Provision ad 15 kr. per Colli im Durchschnitt 4 kr. pr Ctr .. 6666 fl. 40 kr. — Aufrechnungen für Reparationen, Fuhrlohn, Lagergeld, Briefporto, ⅓ kr. für gemachte Auslagen und Nachnahmen lassen sich nach den vorliegenden Pröbchen ganz billig 3½ pCt berechnen .. 5833 fl. 40 kr.; die eigentliche Provision, nach aufgehobenem Schleier, belauft sich daher auf 9 bis 9½ kr. p. Centner.

§. 17.

Nimmt man die Resultaten dieser bisherigen, aus den Quellen selbst geschöpften historischen Darstellung, so war die ganze Einrichtung für den obersten und allgemeinen Zweck berechnet;

Mainz, Straßburg und die kurpfälzischen Wasserleute in dem ausschließlichen Besitz der Rheinschiffahrt, den Abstoß in den Häfen Mainz und Straßburg und den Güterzug durch den Neckar zu erhalten.

Kurpfalz bezweckte hiedurch noch besonders

die Konkurrenz der Main und der Schröcker-Route abzuschneiden — sich die ausschließliche Verführnng der durch den Neckar bestimmten Güter zu sichern, und die Neckarzölle zur möglichsten Ergiebigkeit zu bringen.

Ob alle diese Vortheile, wenn sie auch ganz hätten erreicht werden können, die Staatsopfer, die gebracht wurden, den Verlust an Krahnen- und Waggebühr, den zugestandenen Verlust an den drey Ne-

ckarzöllen mit aller Frequenz aufwog? ob sie die gewaltsame Unterdrückung des mannheimer Handels so ganz rechtfertigen? dieß sind Fragen, die ich mir, unbedingt zu bejahen, nicht getraue; deren Untersuchung aber auch von keinem Werth mehr ist, bloß in eine Kritik der früheren Regierungs-Grundsätze ausarten würde, da die neueren Ereignisse, dieses alte System, den Zweck und die Basis dieser Einrichtung gänzlich zerstört haben.

§. 18.

In Gefolg des Reichsdeputations-Hauptrezesses, wurde die diesseits rheinische Pfalz, nach ihrem vorigen Verband, aufgelöst; den größeren Theil derselben erhielten Se. königl. Hoheit der Herr Großherzog von Baden, besonders das Oberamt Heidelberg mit den Städten Mannheim und Heidelberg. *) Durch den rheinischen Bund kam die Souveränität über das Fürstenthum Leiningen und die Grafschaft Löwenstein-Wertheim auf dem linken Mainufer, leztere mit einigen Ausnahmen, an das Großherzogthum Baden; **) die Hoheit über den Neckar fiel demselben hiedurch ganz zu, bey der Mainschifffahrt verschaften ihm die Haupthäfen

Miltenberg und Wertheim vorzüglichen Einfluß; Mannheim, Schröck, Freystett — kurz alle Zwischen-Stationshäfen auf dem diesseitigen Ufer des Oberrheins kamen unter badische Souveränität, und nach dem Standesherrlichkeits-Edikt, fielen die Nutzungen der Wasserstraße dem Souverain zu. ***)

Die Octroi-Konvention erschien, hob unter Bezug auf den R. Dep. Rez. §. 39. alle frühere Verträge über das Rheinschifffahrtswesen auf — verwilligte den Bewohnern beyder Ufer, unter vorgeschriebenen Qualifikationen, gleiche Rechte unter einer gemeinschaftlichen Schiffergilde, ****) deren Organisation unter dem 12. Dezember 1807 nun ebenfalls erschienen ist. *****) Das Rheinschifffahrtswesen und aller Einfluß auf dasselbe, so wie der Ertrag dieser Wasserstraße, ist den Souverains vertragsmäßig, gänzlich entzogen, bloß die Nebenströme wurden ausgenommen, ******) und ihren gutfindenden Anordnungen überlassen.

Die Frachtregulirungen für den Rhein geschehen durch die Octroi-General-Direktion von einer frank-

furter Messe zur andern, *******) für die Nebenströme bestimmt sie der einschlägige Souverain.

*) R. Dep. HR. Art. 5.

**) Konföd. Akte, Art. 24.

***) Großh. bad. Standesherrl. Edikt. §. 38.

****) Octroi-Konv. Art. 128. 12. 16. 14.

*****) Reglemens relatifs a l'Organisation des associations des Bateliers.

******) Oct. Konv. Art. 23.

*******) Oct. Konv. Art. 13.

§. 19.

Da die Main- die Neckar- und die Schröcken-Route unter Großherzogl. badischer Hoheit stehen, rücksichtlich ihres Ertrags nicht beträchtlich differiren; so ist der Staat, bey dem Rivalisiren dieser drey Straßen, wesentlich nicht betheiligt.

Von besondern ausschließlichen Rechten der Pfalz kann die Rede bey der Rheinschifffahrt nicht mehr seyn; alle Schiffer von beyden Ufern, die Mainzer, sogar die ehemals unberechtigten, oder verdrängten, aus den Nebenhäfen, nehmen bereits Theil an dem Neckargut; die Hauptursache der im Jahr 1784 erfolgten gewaltsamen Unterdrückung der mannheimer

Expedition und der gebrachten großen Opfer, fällt hiedurch hinweg; von allen Gründen, welche die kurpfälzische Regierung in früheren Zeiten zu ihren Einrichtungen und zur Aufrechterhaltung der direkten Fahrt motivirten (§. 17.), bleibt unter den neuen Verhältnissen auch nicht einer bestehen.

Großherzoglich badischer Seits kann man sich daher unmöglich veranlaßt finden, bey dem künstlichen Gewebe, das die frühere Regierung anlegte, die Neckarroute zu heben, zum Nachtheil der eigenen Unterthanen und mit den angezeigten großen Staatsopfern (§. 16.) stehen zu bleiben.

Durch diese Verhältnisse bewogen, hat die Großherzogl. badische Kammer in Mannheim schon im Jahr 1805, die den ehemaligen Rangfahrern in der 1784er Rangfahrts-Ordnung verliehene Vortheile, in der Verzollung und den übrigen Abgaben (§. 14.), nach dem auch die mit der Krone Würtemberg bestandene Verträge erloschen waren, für aufgehoben erklärt, sobald den pfälzischen Schiffern, durch den wirklichen Eintritt in die mainzer Gilde, gleiche

Rechte mit dem dortigen Schifferstand für die ober-rheinische Güter gesichert seyn würden; ein Zeitpunkt der, da mit der Gilde-Einrichtung wirklich voran-gegangen wird, der Aufruf an die Schiffer beyder Ufer bereits erlassen ist, mit Anfang Juny dieses Jahrs, eintreten dürfte.

§. 20.

Der Hauptumstand aber, der in Erwägung kommt, ist der, daß durch diese neue Ordnung die direkte Fahrt bereits unterbrochen, und der Abstoß der Neckargüter bey Mannheim unumgänglich ist.

Schon die Octroi-Konvention erklärt Mannheim für einen Zwischenhafen des Oberrheins, und sezt in demselben den Abstoß voraus, wenn verordnet wird, daß bey der halbjährigen Frachtbestimmung die hiesige obrigkeitliche Behörde gehört werden soll;*) die Krone Würtemberg hat zwar bey dem ehemaligen Kurfürstenrath in der Sitzung vom 28ten Januar 1805 alles aufgebothen für Heilbronn ebenfalls Konkurrenz zu erhalten; den unmittelbaren Güter-

zug von Mainz als Hauptbeweggrund angegeben; allein der Antrag blieb ohne Erfolg, weil die direkte Fahrt nach den neuen Vertrags-Bestimmungen nicht ferner bestehen konnte — kein direktes Frachtreglement für Rhein und Neckar zu Berg und zu Thal mehr möglich ist, indem ersteres von der Octroi-Direktion erlassen wird — die Neckarfracht lediglich von dem Souverain abhängt, (§. 18.) und wenn auch dieses Hinderniß durch gütliche Vereinbarung gehoben werden könnte, wogegen jedoch, auf beyden Seiten, da die Sache zu weit führen würde, die wichtigsten Abrathungsgründe streiten müßten; doch der Rheinschiffer nicht gehalten werden kann, die Güter weiter als in den ihm zugewiesenen Rheinhafen, am wenigsten durch den Neckar zu verführen, der für ihn unfahrbar ist, auf welchem das Gut Leichtschiffern anvertraut werden muß, für welche er responsabel bleiben, mit andern Worten, bloß die Spedition, und zwar ohnentgeldlich, übernehmen soll; da ihm ohne überwiegenden Vortheil, nicht zugemuthet werden kann, mit Kosten und Zeitverlust nach Heilbronn zu reisen, um seine Fracht für den Rheintransport und seine baare Auslagen durch den Neckar einzusammeln,

einen großen Theil derselben im voraus dort und auf der Reise zu verzehren; sich dem Prozenten-Abzug und der bis ins Kleine gehenden, willkürlichen Behandlung der heilbronner Spediteur auszusetzen, und durch diese Güterbesorgung durch den Nebenstrom, sich noch beträchtlichen Schaden in der Fracht selbst zuzufügen. **)

*) Okt. Konv. Art. 13.

**) Die Fracht von Mainz bis Mannheim steht dermalen 28 kr. p. Ctr., bis Heibronn 62 kr.; davon erhält der Leichtschiffer 31 kr., die Krahnengebühr beträgt 2 kr., die Prozenten der Spediteur 3 $\frac{1}{4}$ kr., Zehrungs- und Reisekosten $\frac{1}{2}$ kr., folglich zusammen 36 $\frac{3}{4}$ kr.; der Rheinschiffer steht daher bey dem heilbronner Gut auf 25 $\frac{1}{4}$ kr., verliert also 2 $\frac{3}{4}$ kr. bey seiner Spedition durch den Neckar.

§. 21.

Der Schifferstand zu Mainz hat hierüber unter dem 22. September v. J. laute Beschwerden geführt und seinen Behörden zur Abhülfe und Einleitung vorgelegt; er dringt auf die Unterbrechung der sogenannten direkten Fahrt und auf den Abstoß in Mannheim. *)

Die pfälzischen Schiffer, die während dem Genuß der Rangvortheile durch den Neckar, bey der

direkten Fahrt ihre Rechnung fanden, **) nun aber mit den fremden in gleiche Kategorie kommen, müssen die nämliche Sprache führen; der Neckarschifferstand aber weigert sich, mit vollem Recht, ferner der Taglöhner fremder Schiffer und das lezte Ziel aller gerügten Anmaßungen der heilbronner Spediteur zu seyn.

Hiedurch macht sich der Abstoß in Mannheim von selbst; er erscheint als stillschweigende erste Bedingung der neuen Schifffahrts-Einrichtung, und führt die Nothwendigkeit mit sich, von Seiten des Staats für die Sicherheit und für die weitere Versendung der Güter zu sorgen, zugleich aber auch die Vorkehrungen zu treffen, daß der Schiffer für Fracht, Kosten und Auslagen seine Befriedigung dahier erhält, d. h. Mannheim bildet unter den dermaligen Verhältnissen einen natürlichen Ablager-Platz für das Neckargut, dieses muß für die Zukunft wieder von hieraus bezogen werden.

*) Als vorzügliche Beschwerden werden, neben der Klage über den Abzug der Prozenten, aufgeführt; daß der Schiffer von den heilbronner Spediteurs bey der Uebernahme der Güter aufgehalten werde; daß man ihm zur Obliegenheit mache, bis dahin dieselben, auch nach dem Ausschlag, zu bewachen und verantwort-

lich zu bleiben; daß Manco ganz widerrechtlich berechnet und ohne weiters an der Fracht abgezogen würden; daß die Ablieferung nicht anders als ad 114 Pfund angenommen werden wolle; endlich die Ausbezahlungen in schlechter Scheidemünze geschehen, bey welcher der Schiffer den größten Verlust leide, und die, zum Theil, nicht angebracht werden könne.

Es sind die nämlichen, welche seit Jahren auch von den pfälzischen Schiffern geführt werden, ohne daß man in Heilbronn an Abhülfe dachte oder die dagegen bestehenden früheren Verordnungen in Vollzug gesezt hätte.

Ein ausdrückliches Gesetz vom 22 Juny 1784 bestimmt, daß der Schiffer nur 3 Tage in Heilbronn zu warten habe, bey weiterer Verzögerung, der Spediteur demselben täglich 3 Gulden zu vergüten schuldig seyn sollte. Auf den Brudertagen wurde Klage, wegen Nichtbefolgung dieser Verordnung geführt, allein die Kommunikationen mit dem Oberamt Heilbronn blieben ohne Erfolg, noch dermalen dauert der Aufenthalt des Schiffers von der Ankunft der Güter bis zur Uebernahme 10 — 14 Tage. Zur Aufbewahrung ist zwar ein Lagerhaus, allein nicht am Krahnen, sondern in der Stadt vorhanden; statt dessen muß sich der Schiffer am Wasser eines offenen Schoppens bedienen, weil dieser unentgeldlich benuzt wird. Der kostspieligen Bewachung von Seiten der Schiffer ohnerachtet, sind hier die Güter den wildesten Dieberenen ausgesezt, worüber die neuesten und auffallensten Beweise vorliegen. Schon nach den Kommerzial-Verträgen sollte ein Lagerhaus am Neckar erbaut werden; allein es geschah nichts, da der Handelsstand bey einer ordentlichen Einrichtung sein Interesse nicht fand. Aus eben dem Grund konnte man auch, bis zur Stunde, es nicht dahin bringen, daß bey dem Krahnen eine Schalen-Wage angeschafft worden wäre.

Mit den Manco-Verechnungen wird es bis ins Aergerliche getrieben, nur Ausnahme ist es, wenn der Schiffer ohne Abzüge davon kömmt — schon die in den neuesten Zeiten zur Klage gebrachten Fälle, füllen einen eigenen Kasten. Selten sind die Beträge von großer Bedeutung — 2. 3. Carotten, an 30 mit Uebergewicht belieferten Centnern; 5 Pfund Kaffee an drey Fässer; Ein Brod, bey einem ganzen Faß Zucker, das sein Gewicht hatte, dienen als Beyspiele; dem Schiffer bleibt bloß die Wahl sich zu unterwerfen, oder sein Recht vor einem fremden Richter mit Kosten zu verfolgen, welche den Streitgegenstand zehnfach überwiegen. Gerade dieser Umstand aber bringt diese Abzüge, die im Ganzen eine bedeutende Summe abwerfen, an die Tagesordnung, und hat bewirkt, da alle Vorstellungen gegen dieses Verfahren vergeblich waren, und der Rheinschiffer seinen Regreß an den Neckarschiffer nimmt, daß nunmehr kein Gut unabgewogen in Mannheim überschlagen werden will.

Daß die Frachten von ganzen Ladungen dem Schiffer in 3 und 6 kr. Stücken ausbezahlt worden sind; ist aktenmäßig. Die nachdrücklichsten Maaßregeln wurden auf den Brudertägen 1806 und 1807 dagegen ergriffen; unter dem 19. Juny 1807 sogar Arreste bedroht — allein es erfolgte von Seiten Heilbronn keine Antwort, vielmehr hat sich die Lage des Schiffers dadurch verschlimmert, daß die königl. würtembergische Scheidemünze, gleich vor dem heilbronner Thor nicht mehr coursirt, folglich mit großem Verlust in Heilbronn selbst umgesezt werden muß.

Eine gegründete Beschwerde ist endlich, daß in Heilbronn noch immer auf dem Centner Gewicht ad 114 Pfund bestanden wird. Die Natur der Sache bringt es schon mit sich, daß das Gewicht der Zwischenhäfen, sich nach den Haupthäfen richtet; in den Verträgen mit der Krone Würtemberg und mit Heilbronn wurde das mainzer Gewicht ausdrücklich angenommen, die

Octroi-Konvention bestimmt Art. 96. den Centner zu 50 Kilogrammen oder 5 Myriagrammen; im mainzer Gewicht 106 Pf. 5 Unzen. Hiernach wird verzollt und ist auch die Fracht regulirt; in allen Rheinhäfen, selbst in Lahr, dessen Speditions-Handel den Heilbronner weit hinter sich zurückläßt, wurde dieses Gewicht schon eingeführt, der Schiffer ist gesezlich berechtigt nach demselben seine Fracht zu fordern, Heilbronn weigert sich noch immer unter nichtigen Vorwänden. Die Differenz beträgt an einer Schiffsladung beynahe 200 Centner, um welche der Schiffer verkürzt wird.

**) Die Fracht von Mainz bis Heilbronn steht dermalen 62 kr.; der Rangschiffer hat hievon zu entrichten; den Octroi mit 4 kr., Leichterlohn 19 kr., drey Neckarzölle ad 1 ½ kr., von der halben Ladung 2 ¼ kr., Brückendurchlaß und Accidenz ¾ kr., Krahnengeld, ad 12 fl., für die ganze Ladung ½ kr.; Waaggeld in Heilbronn ½ kr.; Abzug für Prozenten 3 ¼ kr.; Versäumniß und Zehrung bey Erhebung der Fracht ½ kr.; also p. Zentner 30 ¾ kr.; es bleiben an reiner Fracht 31 ¼ kr.; die Fracht bis Mannheim nach Abzug des Octroi beträgt 24 kr.; der Gewinn des pfälzischen Rangschiffers durch den Nebenstrom belauft sich daher auf 3 ¼ kr. p. Centner.

§. 22.

Die Bestimmung über die Art dieses Güterbezugs sind ein Gegenstand der Staatspolizey — sie sind um so wichtiger, je größer die Vortheile, und je nachtheiliger die Folgen sind, die bey zweckmäßigen oder unzweckmäßigen Anstalten für den Staat hervorgehen. Die Staatspolizey ernennt da-

her die Speditionsorte, sorgt für Speditions-Gesetze und ertheilt die erforderlichen Konzessionen und Privilegien, für welche der neue französische Handlungs-Koder die vortrefflichsten Grundsätze an die Hand giebt. *) Das Speditionswesen liegt zwar an sich nicht unter dem Zunftzwang der Handlungs-Innungen, **) allein ihr Betrieb und die Behandlung der Güter sezt genaue kaufmännische Kenntniß voraus, daher ist sie auch in Deutschland, in den meisten bedeutenden Städten, mit der Handlung verbunden, oder die Spediteur machen eine besondere Abtheilung der Handlungs-Innung aus, ***) Heilbronn besonders hat diesen Grundsatz angenommen und übt den Zunftzwang in seiner größten Strenge bey der Spedition aus. ****)

Auch in Mannheim ist der Handlungs-Innung die Spedition mit Ausnahme der untersagten Neckargüter (§. 16.) artikelmäßig, privativ zugewiesen; es kann daher keinem Zweifel ausgesezt seyn, daß, nach aufgehobenem Verbot, dem dahiesigen Handelsstand ein ausschließliches Recht auf die ankommende Tran-

sitgüter zusteht. Der heilbronner Handelsstand aber, wenn er auch hiegegen Beschwerde führen, und über Unbilligkeit klagen wollte, würde seinen eigenen Grundsätzen nicht getreu bleiben, mit sich selbst im Widerspruch sich verlieren. Die Stadt Mannheim, durch den Zusammenfluß beyder Ströme von der Natur selbst zum Speditions-Ort bestimmt; tritt, nach veränderten Verhältnissen, nach abgenommenen Fesseln, welche frühere Staats-Ansichten ihrem Handel, wie wir sahen, anlegten, bloß in seine ältere ihm gewaltsam entzogene Rechte zurück.

*) Franz. Handl. Koder II: und III. Abh. Leuchs System des Handels. S. 294. Berg Pol. Recht. III. 3. 2. 10. Versuch über das kaufmännische Speditionswesen. §. 7. seq.

**) Danz priv. Recht IV. 451. Versuch über kaufmännische Spedition. §. 10. Münters Frachtlehrer Recht. I. 83. seq.

***) Fischers Kammeral-Recht. III. 270. Ortlof Recht der Handwerker. §. 98.

****) Nach der heilbronner Krahnenordnung dürfen auswärtige Kaufleute ihre ankommende oder abgehende eigene Güter nicht selbst expediren, sondern sie müssen jedesmal durch die Addresse und Expedition eines heilbronnischen Spediteurs oder Kaufmanns besorgt werden, weswegen dem Krahnenmeister in seinem Eyd aufgegeben ist, fremden Kaufleuten die Expedition ihrer Güter nicht zu gestatten; dieß sind die eigenen Worte der ehemaligen heilbronnischen Kanzley, in einer Signatur vom 29. Okt. 1788.

§. 23.

Die Hauptfrage bleibt freylich noch zu erörtern übrig; ist eine Spedition in Mannheim dem Kommerz vorträglich? werden die Güter durch dieselbe nicht vertheuert, nicht aufgehalten? ist bey ihrer Einrichtung nicht zu besorgen, daß die Neckarstraße verödet?

Heilbronn äußerte diese Besorgnisse in den schon angeführten Konferenzen mit Baden; jedoch nur dann mit Recht, wenn die Frage aufgeworfen wird; ob nach den, in der alten Verfassung, durch die Octroi-Konvention eingetretenen Veränderungen die direkte Fahrt von Mainz nach Frankfurt noch beybehalten werden kann? mit Unrecht, Unkunde und durch einseitiges pekuniarisches Interesse geleitet, wenn es die Spedition in Mannheim gilt, da diese gerade das einzige Mittel ist die Neckarroute noch zu erhalten.

Zwey offen liegende Wahrheiten, die aus der bisherigen historischen Darstellung hervorgehen, müssen bey der Beurtheilung dieser aufgeworfenen Fragen nicht außer Acht gelassen werden;

Der Neckar hat keine Bannguter, mit der Neckarstraße konkurrirt die Main-

und Schröcker-Route; der Eigenthümer wählt mit seinen Gütern die wohlfeilste und kürzeste. Baden hat kein besonderes Interesse mehr, die sogenannte direkte Fahrt nach Heilbronn zu heben und unter beträchtlichen Staatsopfern zu begünstigen, da kein oberrheinisches Gut, das seine Bestimmung auf das rechte Ufer hat, dem badischen Staat durch eine fremde Straße entzogen werden kann, eben daher sind auch die ehemaligen Rangvortheile bereits zurückgenommen.

Diese beyde Wahrheiten führen von selbst zu der Präjudizial-Frage: — in welches Verhältniß stellt sich unter diesen Umständen die Neckar-Route zur Main- besonders zur Schröcker-Route?

§. 24.

Die neue Verfassung, der neue Landesverband bringt das Kommerz durch den Neckar, nach dem bisher gezeigten, ganz wieder auf den Standpunkt vor 1784, d. h. vor den Zeiten der neuen Neckar-Rang-Ordnung, auf einen Standpunkt, unter welchem, schon zu kurpfälzischen Zeiten, der Strom zu ver-

öden drohte, da keine Gleichstellung der Kosten mit den konkurrirenden Routen, ohne wesentliche Unterstützung des Souverains, mehr möglich ist. (§. 10.) *)

Der Beweiß dieser Behauptungen liegt schon in dem bisherigen Vortrag, sobald die Kosten der Neckarroute, mit dem Beyschlag der vollen Zölle und der ganzen Krahnen- und Waaggebühr berechnet werden. **)

Soll die Route erhalten werden; so ist eine Verminderung der Kosten unumgänglich nöthig; diese kann aber bloß durch eine beträchtliche Herabsetzung der Zölle und anderer Abgaben bewirkt werden, andernfalls kann der Schiffer nicht bestehen. Hiedurch allein wird es möglich gemacht, die Frachten so zu reguliren, daß alle einschlägigen Wasserstraßen sich möglichst gleich stellen; keine gegen die andere dem Eigenthümer überwiegende Vortheile mehr darbietet, die Güter also ihre gleiche Vertheilung behalten.

Se. königl. Hoheit der Herr Großherzog von Baden, überzeugt von diesen Verhältnissen haben zur Aufnahme des Kommerzes und zur Begründung der Spedition in Mannheim so wie zur Belebung des Neckarstroms, diese Verminderung, so weit sie zur Erreichung des Zwecks nur immer erforderlich ist, unter Beyseitsetzung aller finanziellen Rücksichten, gnädigst genehmigt;

eine eigene Commission ist mit einer Einrichtung beschäftigt, die, unter der Spedition dahier, nur nach dem dermaligen Stand der Frachten, eine Verminderung von 8 — 15 kr. pr Ctr verspricht; mit Einrechnung aller Speditions-Gebühren, die Transportkosten wenigstens 5 — 7 kr. pr Ctr niederer stellt. ***)

Der Prozenten-Abzug, welcher dem Schiffer in Heilbronn gemacht wurde, ist hiedurch von selbst beseitigt, wenn er auch neben den Bestimmungen der Octroi-Konvention, noch hätte bestehen können; da alle Verbindung der heilbronner Spediteur mit dem Rheinschiffer abgeschnitten ist — Alle bisher vergeblich geführten Beschwerden über Manco-Berechnungen, schlechtes Geld, über das Hinhalten des Schiffers rc. müssen aufhören, da das Fracht-Reglement von Mannheim nach Schröck sich mit der Neckar-Route pari stellen läßt, und als zur kleinen Schifffahrt gehörig, vom Souverain abhängt, man es aber noch nebenbey in die Hand bekömmt, franco gegen Lieferschein zu versenden, und hiedurch denselben zu begegnen. Die unzähligen Processe zwischen den Rheinschiffern und Leichtschiffern verlieren sich mit ihrer Quelle.

*) Um dem Vorwurf zu entgehen, als ob absichtlich übertrieben werde, theile ich den Auszug eines Schreibens des Residenten Fischers vom 23. Juny 1783 mit, der einen vollständigen Be-

leg liefert, wenn in demselben gesagt wird; alle Güter die von der Pfalz nach Italien, Oestreich, Tyrol, Baiern, Oberschwaben und die Schweiz und so wieder zurück nach den Niederlanden giengen, nahmen ihren Zug nach Heilbronn. Schlimme Wege und erhöhte Frachten verursachten, daß sich dieser beträchtliche Güterzug meistens von hier ab und am Rhein hin nach Kehl und den Main hinauf über Markstatt zog, wo die Wege verbessert und chaussirt, die Zölle vermindert, und die Frachten verringert wurden, so daß dem Neckar bloß die wenigen Güter blieben, die ihm nicht entzogen werden konnten.

Die Chausse von Heilbronn nach Kanstadt, die Verminderung der heilbronner Krahnen- Wag- und Lagergelder, half dieser Route wieder ein wenig auf, der Handelsstand verminderte die Speditions-Gebühren, man that alles, auswärtiges Zutrauen zu erwerben; hiedurch glükte es die Maingüter wieder anzuziehen, da wegen der Menge von Gütern alles viel schneller expedirt werden konnte.

Nun verminderten aber die fränkischen Höfe die Zölle noch weiter, eröffneten einen neuen Weg von Würzburg nach Augsburg; ließen die Schiffer ohne Rücksicht der Ladung alle 14 Tage abfahren, und bewirkten dadurch, daß sich jene Transport Spesen gegen die Heilbronner um 11 kr. verminderten.

Der Verfall der Neckarroute war daher unausbleiblich, da sie noch den gefährlichsten Konkurrenten an Schröck bekam.

Schröck biethet wohlfeilere Frachten an, als man auf dem Neckar nicht machen kann; entzieht dadurch die Güter nach dem Bodensee, Italien, die obere Schweiz, und ein gänzlicher Stillstand würde bereits eingetreten seyn, wenn nicht durch den Handelsverein zwischen Kurpfalz und Baiern, die baierischen Güter gleichsam nach Heilbronn gebannt wären rc.

**) Dermalen stellt sich folgendes Verhältniß her: der Centner von Mainz bis Heilbronn steht unter den Rangvortheilen . 62 kr.
der Mehrbetrag der Neckarzölle ad 7 — 8 kr. p. Ctr beträgt $5\frac{1}{2}$ kr.
der Mehrbetrag der Krahnengebühr ad 2 kr. . . . . . . $1\frac{1}{2}$ kr.
Die Landfracht bis Stuttgard wird von dem heibronner Handelsstand auf die übertriebene Summe von ein Gulden gesezt; nimmt man nur . . . . 44 kr.

für wahr an; so kommt die Fracht von Mainz nach Stuttgard, als dem Zentralpunkt . . . . 1 fl. 53 kr.
Von Mainz nach Schröck steht die Fracht dermalen . . 46 kr.
nimmt man auch von da bis Stuttgard die ganze Winter-Fracht der Lahrer Güter; ohnerachtet die Natur der Sache beweist, daß sie wenigstens $\frac{1}{4}$ niederer stehen muß, mit . . 60 kr.
so kommen die Güter auf dieser Straße p. Ctr. 7 kr. wohlfeiler.

Durch den Main beläuft sich die Fracht von Mainz;
bis Würzburg grobe Güter 64 kr., feine . . . . 70 kr.
bis Miltenberg . . . . 44 kr.
bis Wertheim . . . . 60 kr.
bis Kitzingen . . . . 70 — bis 76 kr.
bis Bamberg . . . . 1 fl. 54 kr.

Ohne die Landfrachten genau zu kennen; ergiebt sich schon aus den Distanzen, daß die Neckarroute unter obigem Ansatz, bey den regensburger Gütern, solang die Wege fahrbar sind, nicht konkurriren kann. Bey den augsburger Gütern, vereinigt sich die Mainstraße in Heilbronn von Miltenberg her, wo die Güter zwar 25 kr. niedriger ankommen; allein noch 5 Stationen entfernt liegen.

Von den Schweizergütern kann, unter einer Fracht von 69 kr. bis Heilbronn, ganz die Rede nicht mehr seyn; da die von Mainz über Freystett bis Lahr nur . . . . 1 fl. 36 kr.
über Schröck dahin . . . . 1 fl. 46 kr.
steht, unter einer Differenz von 27 und 37 kr. also, die Hälfte Weg über Schröck und Freystett gewonnen ist.

***). Die Fracht bis Mannheim zu Berg steht einschlüßig des Octroi und Krahnengebühr . . . . 28 kr.
die drey Neckarzölle ohne Unterschied künftig in circa . $3\frac{1}{4}$ kr.
Waggebühr . . . . $\frac{1}{2}$ kr.
Bruckendurchlaß und Accidenz . . . . $\frac{3}{4}$ kr.
Neckarfracht . . . . 19 kr.
Waggeld in Heilbronn . . . . $\frac{1}{2}$ kr.

Zusammen . 52 kr.

mithin 8 kr. geringer gegen die bisherige Fracht, und 15 kr. p. Centner gegen die nach aufgehobenen Rangvortheilen.

§. 25.

Ein gleich großer Vortheil für die Handlung, liegt bey dieser neuen Spedition zu Mannheim in der schnellern Expedition und bessern Besorgung der Güter.

Die unsichere und Zeit versplitternde Verschreibung der Neckarschiffer von Hasmersheim bey Heilbron, ist nicht mehr erforderlich, kein Leichtschiffer hat auf die Ankunft des andern zu warten; Anstände bey einzeln Artikeln verzögern keine Versendungen der übrigen Schiffsladung mehr, was, so lang der Schiffer die Spedition besorgte, unvermeidlich war. Die Neckarschiffer stationiren sich nun in Mannheim, jede 500 Centner können unabhängig versendet werden, ein kleineres Quantum verführt der immer parat liegende Marktschiffer.

Die so lang und mit Recht geführten bitteren Klagen über das Verderben und die Verwahrlosung der Güter; über die starke heilbronner Reparationen und Reparations-Aufrechnungen, erhalten durch die Spedition in Mannheim Abhülfe.

Der Schiffer war, so lang die direkte Fahrt dauerte, er also der Spediteur durch den Neckar war,

nicht in dem Fall, Ausbesserungen, wenn sie nicht die Noth erforderte, und von der Obrigkeit als nothwendig noch besonders attestirt waren, dahier beym Ueberschlag vornehmen zu lassen, da er keine Vergütung zu erwarten hatte; ihm war es gleichgültig, wie die Güter konditionirt waren; der Spediteur in Heilbronn berechnet ihm bloß Manco, der Zustand der Güter kam wenig zur Frage, denn die Reparationen bezahlte der Eigenthümer. Was mit einer Kleinigkeit dahier härte hergestellt werden können, wurde, bey dem weitern Transport nach Heilbronn, zum großen Schaden.

Der Schiffer war zur Eile gezwungen, augenblickliche oder in der Jahrszeit liegende Gefahr, kammen bey ihm nicht in Anschlag; der eigene Spediteur in Mannheim liegt hierüber unter der Verantwortung und sichert vor diesem Unglück, das bekanntlich nicht unter die unerhörten gehört.

§. 26.

Besonders aber verdient in Erwägung gezogen zu werden, daß Se. königl. Hoheit der Herr Großherzog von Baden wirklich geruht haben, die schleunige Herstellung eines Schiffshafens bey Mannheim, eines weitern Krahnens, zweyer Lager- und Berghäuser bey dem-

selben, die Räumung des Neckars und Verlängerung der Warft — selbst die nöthigen Vorrichtungen zur Verladung am Rhein zu befehlen, somit für Sicherheit und Bequemlichkeit vollkommen und auf eine Art zu sorgen, die seit einem halben Saeculo an Heilbronn zwar verlangt wurde, wofür aber dort, wie wir sahen, auch nicht das mindeste gethan ist. Die Krahnenordnung, die Lagerhausordnung, die die Hafen- und Speditions-Ordnung sollen ungesäumt nachfolgen, und öffentlich bekannt gemacht werden. Geschieht das nämliche mit den Wasser- und Landfrachten; so ist der Eigenthümer in den Stand gesezt, besser als bisher, selbst beurtheilen zu können, und diese neue, durch die Zeitumstände herbeygeführte nothwendige, dem Kommerz wohlthätige Einrichtung, müßte der Handelswelt doppelt willkommen seyn.

Die aufgeworfenen Fragen, (§. 23.) beantworten sich hienach von selbst. —

* * *

So eben, und noch ehe gegenwärtige Abhandlung die Presse verlassen hat, erscheint ein höchstes Rescript vom 17. März d. J. Nro 1569, das Mannheim für den Speditions-Ort durch den Neckar gesezlich bestimmt, von gleichen Ansichten ausgeht; für welches also das bisher Gesagte zur Erleuterung dient; ich theile es daher seinem ganzen Inhalt nach mit.

„Der Großherzogl. Regierung in Mannheim ist „auf ihren Vortrag vom 18. v. M. N. N. 1562. „über die Bitte des Mannheimer Handelsstands we„gen Emporbringung des Speditions-Handels, „unter Rücksendung der anhero gesandten Vorträge, „und übriger sämmtlichen Aktenstücke, und nach er„folgtem Einverständniß des Großherzogl. geheimen „Finanz-Departements zu eröffnen: da die bisher „bestandene direkte Fahrt von Frankfurt und Mainz „nach Heilbronn, durch die, vermög der Detroi-

„ Konvention, hervorgebrachte neue Schifffahrts-
„ Einrichtung unterbrochen, und ein nothwendiger
„ Abstoß der Neckargüter auf die Leichtschiffe in
„ Mannheim begründet worden, welches für deren
„ weitere Beförderung eine Spedition in Mannheim
„ nothwendig mache, so werde anmit dieses Geschäft
„ der Handlungs-Innung daselbst privativ zuge-
„ wiesen, mit dem weitern Befehl, die einschlagenden
„ Handlungs-Plätze hiervon ungesäumt in Kennt-
„ niß zu setzen, um bey ihren Versendungen hier-
„ nach die erforderlichen Einrichtung zu treffen, und
„ ihre Spediteurs aus der Handlungs-Innung zeit-
„ lich zu ernennen, widrigenfalls sich zu gewärtigen,
„ daß die Güter bis auf geignete Disposition, aus-
„ geschlagen, und von der Lagerhaus-Verwaltung
„ in Verwahrung genommen würden."

„ Zugleich werde einsweilen auf unbestimmte
„ Zeit, und bis auf gut findende Abänderung, die
„ Krahnen-Auslad-Gebühr per Centner auf 1 kr.
„ die Einlad-Gebühr auf ½ kr. und das Waggeld
„ auf ½ kr. bestimmt, und was die Zollentrichtung
„ anbelange, so erwarte man darüber, wie solche zu

„ bestimmen sey, baldigen weitern Vertrag; was
„ aber die Hindernisse bey dem Krahnen, der Lauer,
„ und bey der Neckarspitze, welche zu beseitigen seyen,
„ anbetreffe; so genehmige man die desfalls gemachte
„ Vorschläge zur baldigen Ausführung, und wegen
„ der Anlegung eines Schiffshafens, sey eine schleu=
„ nige artistische Untersuchung zu veranstalten, und
„ das Resultat mit gutächtlichem Vortrag anzuzei=
„ gen. Sodann sey wegen den nun veränderten
„ Verhältnissen, die Revision der Krahnen=Ord=
„ nung, die Verfertigung einer neuen Lagerhaus=
„ ordnung, einer Hafen=Ordnung, und endlich
„ einer, den Local=Verhältnissen angemessenen Spe=
„ ditions=Ordnung erforderlich, worüber man eben=
„ falls baldigen Vertrag erwarte."

„ Hiervon habe nun die Großherzogl. Regierung,
„ vordersamst die Großherzogl. Kammer daselbst,
„ so wie auch den Mannheimer Handelsstand in
„ Kenntniß zu setzen, und für die weitere Publika=
„ tion zu sorgen."



Errata

Seite 18 Zeile 4 lies: Rund statt Stund.

— 29 Zeile 11 lies: Waggeld statt Weggeld.

— 33 Zeile 15 lies: 40 kr. statt 40 pCt.

— 52 Zeile 7 lies: Marksteft statt Markstatt.

— 52 Zeile 22 lies: Spesen statt Speçen.

— 55 Zeile 14 lies: kamen statt kammen.

— 56 Zeile 2 lies: Wärffe statt Warfft.

— 59 Zeile 1 und Zeile 15 lies: Vortrag statt Vertrag.